

現代鉄道政策の展開過程と鉄道改革

——参入規制・内部補助型鉄道政策の崩壊過程検証——

堀 雅 通

作新学院大学地域発展学部地域経済学科, 〒321-3295, 宇都宮市竹下町908

The Development Process of the Modern Railway Policy and the Railway Reform
—A Study on the Preservation of Unremunerative Services by the Cross-Subsidization—

Masamichi, HORI; Division of Economy, Faculty of Community Development,
Sakushin Gakuin University; Takeshita-machi 908, Utsunomiya/Japan, 321-3295.

[要 旨]

現代の鉄道改革では国鉄の民営化が注目されるが、その前提として鉄道事業が企業的領域と公共的領域とに区分される必要がある。鉄道事業の全てが民営化できるわけではないからである。鉄道事業には採算性ある分野と不採算ながら社会的・国民経済的に必要とされる輸送サービスの提供という公共的な事業領域とが混在する。従来の参入規制・内部補助型の鉄道政策では、こうした相反する事業特性を区別することなく、国鉄という独占企業に一元的に供給させてきた。しかしながら、モータリゼーション、航空輸送の発達に伴い、競争的な市場が出現するに及び、鉄道輸送の市場シェアは大きく減少、国鉄経営は破綻した。

現代の鉄道改革は、鉄道事業を企業的領域と公共的領域に区分した上で、企業的領域には市場原理、競争原理を導入し、当該事業の市場競争力を発揮させる一方、公共的領域に対しては、旧来型の内部補助によらず、明確な補助基準に基づく公的助成（＝外部補助）システムの構築を目標としている。こうした新たな鉄道改革の実施に際して、上下分離を含む鉄道事業の区分経営は、参入規制・内部補助型鉄道政策から参入自由化・外部補助型鉄道政策への制度転換を図る上で重要な役割を果たしている。むろん本稿で分析する、北米、日本、欧州各国の鉄道改革の様相はそれぞれ異なるが、鉄道事業を企業的領域と公共的領域に峻別した上で、上下分離を含む区分経営方式を活用している点に最大の特徴がある。

はじめに

第二次大戦後、モータリゼーション、航空輸送の発達に伴い、競争的な交通市場の出現により、鉄道の独占性は失われ、多くの国の鉄道が経営難に陥った。そうした鉄道事業を救済するため、1970～90年代にかけて、各国において鉄道事業の改革が、国の重要な政策課題となった。

鉄道改革に最初に着手したのは北米（米国、カナダ）である。北米の鉄道事業は、戦前からとりわけ都市間鉄道旅客輸送が不振を極めていたが、鉄道貨物輸送については十分な需要があり、採算性も見込まれた。そこで不採算な都市間鉄道旅客輸送部門を鉄道会社から分離し、これを一括して継承し、全米の都市間鉄道旅客輸送を一元的に行う鉄道会社として米国鉄道旅客輸送公社（National Railroad Passenger Corporation）、通称アムトラック（Amtrak）が設立された。同様にカナダではVIAレール・カナダ（VIA Rail Canada Inc.：VIA）という公企業が設立された¹⁾。

アムトラック、VIAの設立により、赤字部門から解放された鉄道会社は貨物輸送のみに専念できるようになり、健全経営が可能となった。一方、アムトラック、VIAについては、いずれも発足以来、国から多額の補助金を受けながら苦しい経営を続けている。

我が国の鉄道改革は、1987年の旧国鉄の分割民営化を通じて実施された²⁾。旧国鉄は地域別に6つの旅客鉄道会社と、1つの貨物鉄道会社とに分かれた。旅客鉄道会社の中で、いわゆる本州3社（JR東日本、JR西日本、JR東海）は市場条件にも恵まれ、好調な経営を続けている。しかし、市場条件に恵まれない3島会社（JR北海道、JR四国、JR九州）と貨物鉄道会社（JR貨物）は厳しい経営を強いられている。

1990年代に入って本格的な鉄道改革に取り組んでいる欧州では、鉄道事業を公共的領域としての鉄道線路部門と企業の領域としての鉄道輸送部門とに分離する上下分離が実施された。さらにオープンアクセスや地域化を導入した鉄道改革も行われている³⁾。

以上のように、現代の鉄道改革は、鉄道事業を分割し、公共的な領域と企業的な領域に区分し、公的責任と私的責任の所在を明確にしている。本稿は、現在、進展中の鉄道改革について、北米、日本、欧州の事例を比較し、その特徴と相違点、共通点を明らかにし、新たな鉄道経営システムのあり方を考察したものである。

1. 参入規制・内部補助型鉄道政策の崩壊

鉄道経営を取り巻く市場環境の変化は国ごとに幾分かの相違はあるにしても一般的な傾向は共通している。鉄道独占時代は、鉄道網の整備とその独占的な行動規制が主たる政策

事項とされたが、モータリゼーションの進展や航空輸送の発達から市場が競争的になると経営難に陥った鉄道を競争から保護することが鉄道政策の主眼となった。この時、鉄道企業の独占を容認、すなわち参入規制を課し、内部補助を援用することで、鉄道事業の存続を図るという、参入規制・内部補助型の鉄道政策が採用された⁴⁾。

あまねくネットワークを整備し、輸送サービスの安定供給を図ることは、効率性より重視され、国民的理解も得やすい。何よりも内部補助は交通サービスの安定供給に資する有効な策と考えられた。鉄道/自動車間の輸送分担の調整が、一国の効率的な交通体系の確立のために必要と考えられたのである。具体的には、自動車輸送を規制し、鉄道を競争から保護することで、鉄道/自動車間の共存関係を維持しようとした。しかし、こうした調整政策は、いずれも失敗に終わり、鉄道の再生には至らなかった。また、交通政策上、多くの議論が費やされた交通調整論、イコール・フッティング論も交通機関の競争激化とともにその有効性と信頼性を失っていった⁵⁾。

いうまでもなく、鉄道の競争力を強化するためには、規制の緩和が必要であった。にもかかわらず、参入規制・内部補助型の施策に依拠した競争制限的な鉄道政策が継続された。その結果、何ら有効な手だてが得られぬまま、各国の国鉄は未曾有の経営危機に直面していった。そうした国鉄の経営を維持していくためには、巨額な財政援助が必要とされたが、それは政府財政の圧迫をもたらすだけであった。

留意すべきは、自動車、航空輸送の発達により、市場が競争的となったにもかかわらず、旧来型の参入規制・内部補助型の鉄道政策が踏襲されてきたことである。こうした政策の継続は、むしろ、鉄道の競争力を低下させる要因として作用した。そうした事態が、深刻に認識されるようになったのは、1970年代後半になってからのことである。おりから、世界は規制緩和の時代に向かいつつあった。ここに至って、鉄道のみならず、全ての交通機関の参入・価格規制を緩和ないし撤廃し、競争を促進させる政策への転換が図られた。

2. 規制緩和の進展と鉄道改革

規制緩和は、航空分野を皮切りに、各交通事業に対し、鋭意実施されていったが、鉄道に対する規制緩和は大幅に遅れた。規制緩和政策は、航空輸送や自動車輸送に直接的に適用されたのに対し、鉄道の実施には問題があった。とりわけ、鉄道経営を最も圧迫する要因となっていた鉄道線路の維持管理と不採算路線の扱いに問題があった。この課題を残したままの鉄道事業の規制緩和、民営化は不可能だった。仮に、これを実施したところで、多くの鉄道は市場から淘汰される。しかしながら、鉄道という交通機関の消滅は多くの理由から回避する必要がある。その廃止は何よりも他の交通機関の混雑を増すであろう。交通のボトルネック、障害が顕在化する。そこで、鉄道特性を活かしうる、交通市場政策の

展開、交通市場システムの構築が求められた。省エネルギー、交通環境面から鉄道輸送の利点を活かし、その再生を図る。鉄道特性を発揮し、その健全な経営を保証し、かつ、また、競争政策と整合しうる制度と経営システムの構築が求められた⁶⁾。

3. 北米、日本、欧州にみる鉄道改革の特徴

競争的な交通市場の下にあって、鉄道を維持、再生していくために登場した方式が、上下分離を含む区分経営である⁷⁾。区分経営には幾つかのタイプがあるが、以下では、北米(1970年代)、日本(1980年代)、欧州(1990年代)の各区分経営、上下分離方式を比較し、交通政策、鉄道政策の観点から、その果たすべき役割と意義を検討する。

(1) 北米(米国、カナダ)

1970年代にすでに鉄道改革に着手していた北米(米国、カナダ)では、戦前から都市間鉄道旅客輸送の需要は激減し、鉄道会社の深刻な赤字部門となっていた。しかし、鉄道貨物輸送だけについてみれば、十分な需要が見込まれた。そこで、各鉄道会社から旅客輸送部門を切り離し、これを一手に引き受け、全国一元的に都市間鉄道旅客輸送を営む公企業として、アムトラック、VIAが設立された。アムトラック、VIAは、貨物鉄道会社の線路を借りて輸送事業を営む形の上下分離を採用している。これにより、アムトラック、VIAの鉄道線路施設に関する費用負担は大幅に軽減された。例えば、アムトラックが貨物鉄道会社に支払う鉄道線路施設の利用の対価たる線路使用料は増分費用水準に設定されており、アムトラックにとって鉄道インフラストラクチャーに対する費用負担は大幅に軽減されている。

このような形の旅客・貨物会社間の上下分離方式は、市場競争力ある鉄道貨物輸送部門と公的に維持されるべき鉄道旅客輸送部門という事業領域を区分することで、「公」と「私」の役割分担を明確化するものとなった。何よりもこうした形によって客貨間の内部補助が不可能となった⁸⁾。もっとも、都市間鉄道旅客輸送に対する需要は依然乏しく、アムトラック、VIAとも国からの多額の補助金に依存する厳しい経営を続けている。とはいえ客貨間の上下分離方式は少なくとも鉄道貨物輸送を復活させることに貢献したといえる。一方、アムトラック、VIAの経営に託された不採算な都市間鉄道旅客輸送サービスの提供は、公的な判断と意思決定に委ねられている。

(2) 日本

1987年4月に実施された日本の国鉄改革では、旧国鉄が上下一体のまま、地域別に6分割された。分割後の各社の経営状況は需要の多寡、市場条件によって大きく異なる。東京、

大阪、名古屋など大都市圏を有する本州3社の経営は安定し、上下一体での自立採算が可能となっている。一方、市場条件に恵まれない3島会社については、経営安定基金を得ても、なお、その経営は厳しい状況に置かれている⁹⁾。経営安定基金は外部補助の一種であり、基金の設置とその運用益による営業損失の補填により3島会社の経営基盤の確立を図ろうとするものである¹⁰⁾。貨物鉄道については客貨間の関係は逆転するが北米型の上下分離を採用した。すなわちJR貨物会社はJR旅客会社の鉄道線路を借りて輸送事業を行っている。

国鉄改革では本州3社の好調な業績が注目されがちであるが、採算性ある事業分野（本州3社の営業領域）とそうでない事業分野（3島会社及び貨物会社の営業領域）が峻別され、その結果、経営状況の明暗が分かれていることに注意したい。つまり本州3社の黒字経営は、経営安定基金がなければ赤字経営を免れない3島会社の犠牲の上に成り立っているともいえる。なんとなれば、旧国鉄において数度の経営改善計画がことごとく失敗に終わった理由は、採算性ある事業分野とそうでない事業分野を内部補助に依拠して一様にその再建を図ろうとしたことにあったからである。

なお、我が国では、新幹線鉄道保有機構（1987～1991年）と本州3社の関係、あるいは現行の整備新幹線の建設運営方式などに見られる日本鉄道建設公団と鉄道会社との関係、さらに神戸高速鉄道や関西高速鉄道など、都市鉄道の建設運営にも上下分離の関係が見られる。整備新幹線や都市鉄道に見られる上下分離方式は鉄道線路の建設資金の調達や投資リスクの分散を図ることを目的としたものであり、後述する欧州のように、競争政策を意図したものではない。また、鉄道の整備責任は公的部門、運営責任は鉄道企業とする公設民営方式も鉄道整備の資金調達の円滑化と投資リスクの分散を図るものであるが、これも上下分離の一種といえる。なお、新幹線鉄道保有機構は債務の償還と利益の再分配を目的としたものであり、上下分離の機能としてはやや異質である。

（3） 欧州

鉄道の輸送密度が低く、市場条件に恵まれない欧州では、1990年代に入って本格的な鉄道改革に着手した。欧州では、EU指令によって上下分離とオープンアクセスの導入が鉄道経営の基本方針として提示されている¹¹⁾。欧州型の上下分離は輸送主体を過大な通路費負担から解放することで、競争基盤の平等化、すなわちイコール・フットィングを図ろうとしている。さらにオープンアクセスによって同一ネットワーク内におけるモード内競争の実現をも意図している。これは鉄道輸送事業に対する参入・退出規制の撤廃であり、通路費負担方式におけるイコール・フットィングの実現でもあった。つまり上下分離はオープンアクセス実施のための手段であり、必要条件であった。これにより、従来、国ごとに閉鎖的な制度下に置かれていた鉄道線路は開放され、交通政策上の懸案問題であった通路

費の負担水準、負担方式におけるイコール・フットイング実現の可能性が示された。

この時、鉄道線路は輸送主体から分離され、外部補助の対象に移行、公的に整備される。こうした通路費負担水準、負担方式の相違を克服するイコール・フットイングの実現こそ、参入規制・内部補助型鉄道政策から参入自由化・外部補助型鉄道政策への転換であった。すなわち、まず鉄道政策の基本が転換された後、新たな鉄道政策の目標を実現するため、イコール・フットイングという政策手段が実施された。この時、当該政策領域を公共的領域（＝公共性の存在）と企業的領域（＝企業性の発揮）とに分けることが、新たなEU鉄道政策の目標であった。その具体的な政策目標が、参入自由化・外部補助型鉄道政策の実現であり、そのための手段がイコール・フットイングであった。

このように欧州の上下分離では、主として鉄道線路事業を公共的領域に、鉄道輸送事業を企業的領域に区分する形の上下分離が実施されている。企業的な領域は市場機構に委ね、オープンアクセスを導入するなど当該領域の可能な限りの規制緩和と自由化を進める一方、鉄道線路事業は公共的領域に属し、公的介入を認める形で当該機関に運営の責任が託された。なお、公共性を認めるべき領域についても、これを最小限に限定、単に公的規制、公的助成を行うのではなく、擬似的市場機構を設けたり、インセンティブ規制の導入など市場メカニズム重視の鉄道政策を採用している。特に、採算性がなくとも社会的に必要な鉄道輸送サービスの提供は、地域化（regionalisation）により¹²⁾、当該地方政府の判断と意思決定に委ねられ、公的な費用負担が担保された。地域化では当該輸送事業者の選定を免許入札制にするなどインセンティブ規制、競争原理の導入が図られている。

4. 現代欧州における鉄道事業の構造変化と鉄道経営

鉄道事業はインフラストラクチャーたる鉄道線路とそれを用いて輸送サービスの生産を行うオペレーションから構成される。物理的・固定的な施設である鉄道線路を、建設、整備し、その利用サービスを提供する事業と、そうした施設を用いて輸送サービスを提供する事業とは、これまでいずれも単独の独占的事業者によって行われてきた。そうした鉄道事業の生産機構は垂直的な事業構造に依拠し、また鉄道線路施設はネットワーク構造を形成している。このネットワーク・インフラストラクチャーを経由することで、サービスの生産に関わる、規模の経済、範囲の経済が実現された。すなわち鉄道事業において経済合理性を実現する中枢機構がネットワーク・インフラストラクチャーたる鉄道線路であった。それが鉄道事業をして自然独占的ないし寡占的な産業構造を形成する主因となっていた。

しかしながら、すでにみてきたように欧州の鉄道事業では上下分離、オープンアクセスというドラスティックな制度変革によって新規参入、競争の導入が可能となり、上部構造

については鉄道の独占的事業構造が崩壊した。その結果、鉄道事業がもはや必ずしも全ての面で独占的な性質を有しているわけではないことが示された。

とはいえ、ネットワーク・インフラストラクチャーたる鉄道線路のみは依然として独占を形成しうる性質を有している。こうした部門は当該施設の複製が事実上不可能、というよりも無意味なため、あえて参入を試みる事業者はいないであろう。なんとなれば、その建設、整備には巨額の資金が必要であり、あまつさえ当該施設の転用は不可能、投資は埋没化するからである。しかし、反面、いずれの事業者もこれにアクセスできないかぎり輸送サービスの生産は不可能となる¹³⁾。

かくして、鉄道線路は機能的に分離・独立、アンバンドリング (unbundling) されることで、鉄道線路のアクセス権は、標準化、市場化された¹⁴⁾。その結果、参入を希望する事業者は、いずれも必要な資格を満たせば、鉄道線路を利用する権利を取得できるようになった。このとき、新規参入事業者にとって鉄道線路はもはやそれを所有していないがため投資埋没化のリスクから解放されている。それゆえ鉄道輸送事業への参入・退出は容易となっている。

以上が、現在、進展しつつある現代欧州の鉄道事業の構造変化である。こうした事業構造の変化が旧来の鉄道経営の概念を大きく変えつつあることは否定できない。それを可能にした前提条件が鉄道事業の上下分離、区分経営であったことに留意したい。

5. 区分経営の政策的意義

鉄道改革では国鉄の民営化が注目されるが、その前提として鉄道事業が公共的領域と企業的領域に区分される必要がある。なぜなら鉄道事業の全てが民営化できるわけではないからである。鉄道事業には不採算ながら社会的に必要な輸送サービスの提供を行う公共的な事業領域とビジネスとして自立採算の達成が可能な企業的領域とが混在する。これら二つの相反する事業領域を同一の企業が行うことは内部補助によらなくてはならないだろう (客貨間の内部補助、線路事業と輸送事業間の内部補助、採算性ある路線と不採算な路線との間の内部補助などがある)。

実際、鉄道独占時代には、このような形によって当該サービスの提供が維持されてきた。確かに内部補助は、当初は、鉄道ネットワークの整備の上からも有効にその機能を果たしたが、競争時代の今日においても、なお、これに依存することは資源配分上も所得分配上も問題がある。不採算な事業を内部補助によって維持する旧来型の運営形態は、採算性ある事業の継続をも不可能とし、場合によってはいずれの事業をも共倒れさせる危険性がある。

北米では不採算ながら社会的に必要な都市間鉄道旅客輸送を維持運営していくために客

貨間の上下分離を採用した。その結果、採算性ある貨物輸送と不採算な旅客輸送との間の内部補助が阻止された。欧州では鉄道線路を公的責任として整備していくために輸送事業を企業の領域に区分する形の上下分離を採用した。これにより不採算な鉄道線路事業と採算性ある鉄道輸送事業間の内部補助が防止された。なお、上下一体の地域分割を選択した我が国の鉄道改革では、部分的に上下分離が採用されている。また、上下一体の運営が可能な市場条件に恵まれた本州3社でもその営業領域には少なからず不採算な路線を抱えている。これらの路線は依然として旧来型の内部補助システムによって維持されているが、こうした内部補助の援用による路線の維持は、かつてと同じ轍を踏む危険性をはらんでいる。ちなみに本州3社では極めて不採算な路線については、これを本体から切り離し、区分経営、上下分離方式で運営したい意向が強いという。一方、JR貨物会社とJR旅客会社間の上下分離は客貨間の内部補助を回避している。ともあれ、区分経営、上下分離により、複合的な鉄道事業領域の中から、真に市場競争力ある事業領域が抽出されていることに留意したい¹⁵⁾。

むすび

以上のように、上下分離を含む鉄道事業の区分経営は、一方では、市場に特化し、競争力を発揮させる事業領域を抽出し、一方では、市場の失敗に対処しうる公共的領域を明確化する方式といえる。その結果、異なる事業部門間の内部補助が回避される。とりわけ鉄道インフラストラクチャーまでの費用負担に耐えられないほど輸送密度の低い市場環境下で鉄道事業そのものを維持していくための方策としてその有効性が認められる。ただ、上下分離では、結果的に公的責任の領域が明示されることにより、公共投資や公的助成が安易に増大したり、浪費的な投資を誘発する危険性がある。また利用者負担原則からの逸脱に伴う分配問題を引き起こす恐れもあることに注意したい。

〔註記〕

- 1) アムトラックは1971年に、V I Aは1977年に設立された。いずれも政府が全株式を保有する特殊会社である。なお米国の鉄道政策については野田〔1999〕を参照されたい。
- 2) 日本国有鉄道再建監理委員会〔1985〕参照。
- 3) この詳細については、特に、今城〔1999〕、堀〔2000a〕を参照されたい。
- 4) 「参入規制+内部補助」体制の定式化及び実証研究として、中条〔1988〕を参照されたい。「不採算だが社会的に必要なサービスを内部補助させるために、参入規制をして、競争を抑制すべきである」という主張が、所得分配上の効率の点からも誤っていることが理論的、政策的に検討されている。
- 5) この点については、特に、堀〔2000b〕を参照されたい。
- 6) 各国の鉄道改革の方法はバラエティに富む。この詳細については、桜井〔1996〕、高橋〔1999〕、今城〔1999〕、堀〔2000a〕などを参照されたい。

- 7) 上下分離の詳細については、斎藤 [1995] [2000], 堀 [2000a] を参照されたい。
- 8) 米国, カナダの場合, 鉄道旅客輸送部門は鉄道貨物輸送部門から内部補助されていたと考えられる。赤字部門の鉄道旅客輸送から解放された鉄道会社は貨物輸送に特化し, 黒字経営に転換できたからである。我が国の場合, 旧国鉄では旅客輸送部門も貨物輸送部門も赤字であったため内部補助関係の判定は難しい。なお内部補助の判定には増分費用テスト, 単独採算費用テスト, 負担テストがある。
- 9) J R 本州 3 社は, 発足以来, 消費税の導入時を除き, 運賃値上げを行うこともなく, 一貫して好調な業績をあげている。
- 10) 経営安定基金は, 近年の低金利によって, その役割を十分果たせなくなっている。
- 11) E U 指令 91/440 では, 鉄道経営の自主性の確保, 鉄道線路と鉄道輸送の分離 (= 上下分離), 第三者に対する鉄道線路の開放 (= オープンアクセス) など, 鉄道の競争力を強化するための措置が規定されている。Aberle und Hedderich [1993], 中村 [2000] 参照。
- 12) 地域化とは地域交通サービスの運営責任・意思決定を当該自治体に移管することである。地方分権化の一種と考えることもできる。なお EU 指令は内部補助の原則禁止を謳っているが, これにより不採算な公共交通サービスの提供は旧来の内部補助の援用から外部補助システムに移行した。
- 13) この点については, いわゆるエッセンシャル・ファシリティ理論 (essential facility doctrine) が知られる。これについては醍醐・堀 [1997] が詳しい。
- 14) Williamson [1985] によれば, 統合の要因は, 資産の特殊性 (asset specificity) にあるが, インフラストラクチャーへのアクセス権が標準化するため, 統合の誘因をもたないという。そのため垂直統合という, もう一つの事業構造が成り立つ。
- 15) 鉄道事業は, 鉄道線路施設の建設, 鉄道線路施設の保有, 鉄道線路施設の維持管理, 鉄道車両の保有とその貸付, 鉄道車両を保有または借用し, かつ線路施設を借用して鉄道輸送事業を営むこと, ダイヤ編成および運行管理・列車指令に関する業務, 安全対策・技術規制・参入規制 (事業免許の付与) などの行政的業務, といった事業に区分できる。堀 [2000a] 121 ~ 122 ページ参照。

〔参考文献〕

- 今城光英編『鉄道改革の国際比較』日本経済評論社, 1999年4月
- 斎藤峻彦『交通市場政策の構造』中央経済社, 1991年10月
- 斎藤峻彦「交通市場政策の展開過程と今後の課題」『季刊輸送展望』No.225, 1993年 Winter, 日通総合研究所
- 斎藤峻彦「鉄道上下分離政策の周辺」『商経学叢』第42巻第2・3号, 近畿大学商経学会, 1995年11月
- 斎藤峻彦「交通産業における民営化の意義と限界」『交通学研究』1996年研究年報, 日本交通学会, 1997年3月
- 斎藤峻彦「鉄道の上下分離に関わる諸問題」『三田商学研究』第43巻第3号, 慶應義塾大学商学会, 2000年8月
- 桜井徹『ドイツ統一と公企業の民営化—国鉄改革の日独比較—』同文館, 1996年5月
- 醍醐昌英・堀雅通「エッセンシャル・ファシリティとオープン・アクセス理論—その意義と適用可能性—」『交通学研究』1996年研究年報, 日本交通学会, 1997年3月
- 高橋満彦「民営化によるイギリス鉄道業界の再編と新規参入」『運輸と経済』第59巻第1号, 運輸調査局, 1999年1月
- 中条潮「『参入規制+内部補助』体制の不当性」『交通学研究』1987年研究年報, 日本交通学会, 1988年3月
- 土井正幸『発展途上国交通経済論』劉草書房, 1995年4月

- 中村徹『EU陸上交通政策の制度的展開—道路と鉄道をめぐって—』日本経済新聞社, 2000年10月
- 日本国有鉄道再建監理委員会『国鉄改革に関する意見—鉄道の未来を拓くために—』1985年7月
- 野田秋雄『アメリカの鉄道政策』中央経済社, 1999年7月
- 藤井彌太郎「再編期の都市・都市間鉄道」『交通学研究』1986年研究年報, 日本交通学会, 1987年3月
- 堀雅通「公益事業と流通業の構造変化—垂直的統合組織の経済性比較—」『公益事業研究』第50巻第1号, 公益事業学会, 1998年10月
- 堀雅通 a『現代欧州の交通政策と鉄道改革—上下分離とオープンアクセス—』税務経理協会, 2000年4月
- 堀雅通 b「現代交通政策にみるイコール・フッティング論—参入規制・内部補助型交通市場政策の崩壊過程検証—」『三田商学研究』第43巻第3号, 慶應義塾大学商学会, 2000年8月
- Aberle, Gerd und Hedderich, Alexander, “Umsetzung der Bahnstrukturreform—Diskriminierungsfreier Netzzugang bei den Eisenbahnen—, *Internationales Verkehrswesen*, 45 (1993) 1+2, S.15-26, 1993 1/2.
- Aberle, G., und Brenner, A., “Trassenpreissystem der Deutsche Bahn AG—eine erste kartellrechtliche und ökonomische Beurteilung,” *Internationales Verkehrswesen*, Jg. 46, 12, 1994, S.704-712.
- Bundesbahn Regierungskommission : *Bericht der Regierungskommission Bundesbahn*, Dezember 1991.
- Council European Communities : *Council Directive : On the Development of the Community's Railways*, 18 July 1991, Brussel.
- Department of Transport : *New Opportunities for the Railways—The Privatisation of British Rail—*, 1992, London.
- Ellwanger, Gunther und Hamelbeck, C., “Das Schienennetz der DB—Bestandteil der staatlichen Infrastruktur,” *Die Bundesbahn*, 6/1989. S.475-479.
- Ellwanger, Gunther, “Trennung von Netz und Betrieb bei den Eisenbahnen—Drei Nicht-EG-Länder sind weiter als die Bundesrepublik Deutschland,” *Internationales Verkehrswesen*, 42. 1.Heft, Januar/Februar, S.15-19. 1990.
- Foster, C.D., *Privatization, Public Ownership and the Regulation of Natural Monopoly*, Blackwell Publishers, 1992.
- Geukler, Michael, “Der öffentliche Personennahverkehr in Schweden—Erfahrungen mit einer neuen Organisationsstruktur—,” *Die Bundesbahn*, 12/1991, S. 1223-1227.
- Hellsvik, Lars, *The New Railway Policy*, Banverket, May 1989, Stockholm.
- Ministry of Transportation in Sweden : *The Swedish Transport Policy*, 1997, Stockholm.
- Pliquett, Bernd und Wickert, Peter, “Die Beschlüsse der Europäischen Gemeinschaften zur Weiterentwicklung der Eisenbahnunternehmen,” *Die Deutsche Bahn*, 5/1992. S.511-516.
- Preston, John, “The Economics of British Rail Privatization : An Assessment,” *Transport Reviews*, Vol.16, No.1, pp.1-21. January, 1996.
- Williamson, O.E., *The Economic Institutions of Capitalism*, The Free Press, 1985.